



LE SYSTEME DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN ACTUEL

Le transport dans le grand Tunis comprend :

2 Opérateurs publics :

- La TRANSTU

* 6 lignes métros (113,9 Km aller+retour)

* 1 ligne Train de la banlieue nord (37,7 Km aller+retour).

* 219 lignes bus dont 50 de correspondance Bus Métro
(6900 Km aller+retour)

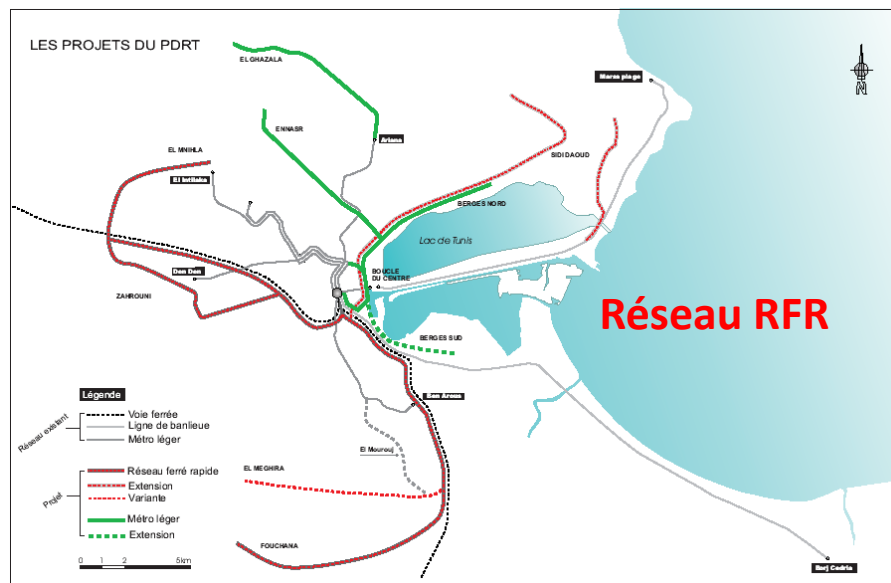
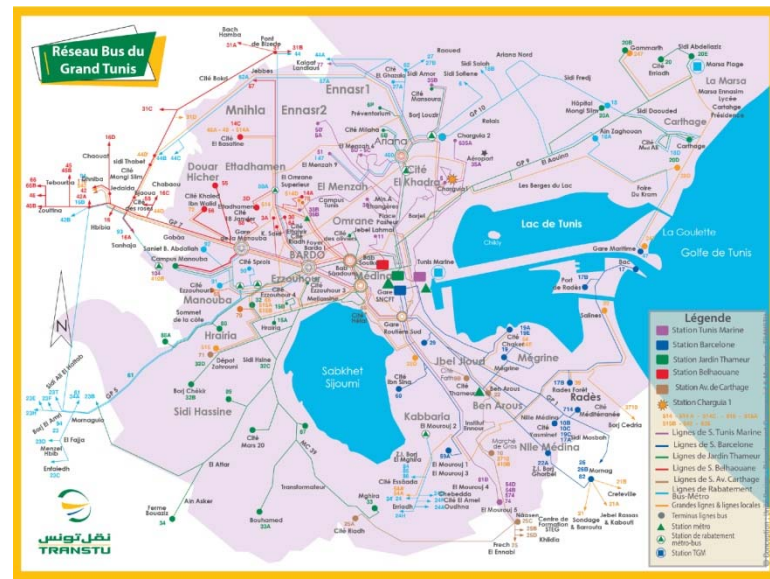
- La SNCFT :

* 1 ligne RFR (A) : 25 km

* 1 ligne en cours de réalisation (D) : 12,2 km

4 Opérateurs Bus privés : 30 lignes en exploitation

Des taxis individuels et collectifs



LE SYSTEME TARIFAIRE ACTUEL DE LA TRANSTU

- Tickets à l'unité :

exemple :

Métro ou bus 1 section : 0,320 dt soit en euros : 0,13 TGM : 0,430 dt soit 0,17 euro

Métro ou bus 2 sections : 0,470 dt soit en euros : 0,20 TGM : 0,680 dt soit 0,27 euro

- Carnet 10 tickets : réduction de 10%

- Carte Hebdomadaire : 14 voyages (1 aller + 1 retour par jour).

- Abonnement mensuel : (Un mois calendaire)

- Abonnement annuel : (Une année pleine à partir de la date d'acquisition)

- Abonnement scolaire et universitaire : (Abattement de 90% du tarif ordinaire)

NOUVEAU SYSTÈME BILLETTIQUE TRANSTU

Objectifs principaux du nouveau système billettique :

- * *Simplifier l'accès aux transports pour tous.*
- * *Contribuer à la fiabilisation des recettes.*
- * *Constituer un outil efficace d'aide à la décision.*
- * *Favoriser l'usage des déplacements multimodaux.*
- * *Contribuer de manière significative au contrôle de la fraude.*
- * **Être un outil au service d'une harmonisation tarifaire.**
- * *Contribuer à la modernisation et à l'image de modernité des transports collectifs.*
- * *Optimiser les coûts de maintenance tout en fiabilisant l'outil billettique.*

Utilisation de supports magnétiques (tickets, carnets de 10 tickets et cartes hebdomadaires et sans contact (abonnements)).

La solution validée par la STT

- * *Un système central d'exploitation qui regroupe l'ensemble des sous-systèmes représentés par des serveurs logiques de paramétrage, acquisition des données, gestion clients, gestion supports, supervision.*
- * *Un ensemble de base de données où sont enregistrées les informations.*
- * *Des équipements de concentration intermédiaires chargés de la relation entre le système central et les équipements terminaux.*
- * *Des équipements terminaux chargés de la relation avec les utilisateurs du système (clients et opérateurs).*

POLITIQUE D'INTEGRATION TARIFAIRE (Étude en cours)

Pour l'utilisateur :

- *assurer la continuité du réseau avec l'objectif de payer son déplacement et non chaque mode,*
- *être plus transparent, notamment dans la corrélation entre le prix demandé et le service offert,*
- *faciliter la compréhension du tarif et réduire le coût du déplacement souhaité par le client,*

Pour le Ministère du Transport :

- *favoriser l'attractivité des transports en commun, en incitant au report modal de la clientèle utilisant son véhicule personnel,*
- *favoriser la complémentarité entre les différents réseaux de transport publics collectifs,*
- *améliorer la qualité du service notamment par la simplification de l'exploitation, la diminution des files d'attente, l'efficacité des mécanismes de compensation,*
- *optimiser l'utilisation des capacités résiduelles d'exploitation des réseaux, par exemple en heures creuses,*
- *être compatible avec les nouvelles billettiques prévues sur les réseaux TRANSTU et RFR ainsi qu'avec les bus privés*

Sur le plan financier :

- *limiter l'impact économique et financier pour les opérateurs, l'État et les usagers,*
- *réduire la fraude, et remettre à plat les avantages accordés en termes de tarif réduit et de gratuité, légitimer les tarifs, et assurer son acceptabilité sociale.*